



Capítulo 2

Protección marítima

Introducción

El Servicio Guardacostas de los Estados Unidos de América (USCG) es el principal defensor de las fronteras marítimas de los EE.UU. En tal carácter, este organismo opera como autoridad civil y servicio militarizado.

Misión

Proteger nuestras fronteras marítimas al interrumpir la circulación de contrabando, migrantes y drogas ilícitas que ingresan en el país a través de las rutas marítimas, y al evitar las incursiones ilegales en la Zona Económica Exclusiva y las violaciones a la legislación federal en las regiones marítimas.

En este capítulo

Se incluyen las siguientes secciones:

Sección	Áreas de misión	Véase pág.
A	Aplicación de las leyes	2-3
B	Derecho internacional	2-13
C	Aplicación de las leyes pesqueras	2-25
D	Especies marinas protegidas	2-29
E	Intercepción de cargamentos de drogas	2-33
F	Intercepción de Migrantes	2-55



Sección A. Aplicación de las leyes

Introducción

La totalidad de las acciones policiales del USCG se establecen en la legislación federal y se interpretan mediante normas publicadas, a las que la comunidad tiene acceso. Al igual que el personal del Servicio Guardacostas, aquellos encargados de la aplicación de las leyes deben mantener las más altas normas de conducta ética y profesionalismo. Son responsables ante la comunidad a la que sirven y deben tratar a los ciudadanos con cortesía, respeto y debida consideración por la naturaleza de la actividad lícita que están llevando a cabo. Saben que la eficacia de las operaciones policiales depende del apoyo de la comunidad a las leyes y reglamentación y del reconocimiento público del profesionalismo con el que se cumplen las responsabilidades policiales. La aplicación de la reglamentación y de las leyes marítimas del USCG se efectúa a través de:

- Inspecciones *in situ*,
- abordaje de buques y
- controles aéreos.

A diferencia de otras autoridades estadounidenses encargadas de la aplicación de las leyes, que necesitan órdenes judiciales para registrar bienes personales, el Servicio Guardacostas tiene facultades para abordar buques sin órdenes especiales, con el fin de hacer cumplir una serie de leyes en áreas tales como inspecciones de seguridad o contrabando.

En esta sección

Se incluye la siguiente información:

Áreas de misión	Véase pág.
Inspecciones <i>in situ</i>	2-4
Abordaje de buques	2-5
Controles aéreos	2-10



Inspecciones *in situ*

A.1. Facultades para realizar inspecciones

En la *Ley Federal sobre Control de la Contaminación de las Aguas (Federal Water Pollution Control Act)* (FWPCA) se establecen procedimientos, métodos y otros requisitos para prevenir y contener las descargas de hidrocarburos y sustancias peligrosas provenientes de buques y de zonas costeras. El USCG ha recibido facultades para aplicar esta ley y ha establecido normas para la prevención de la contaminación, destinadas a buques e instalaciones de transferencia de hidrocarburos. El Organismo de Protección Ambiental (*Environmental Protection Agency*) (EPA) es la entidad competente para controlar e inspeccionar las instalaciones petroleras no relacionadas con el transporte.

Además, en la Publicación del Comandante (COMDTPUB) P5090.1A, *Guía ambiental para el jefe*, se incluye información sobre los requisitos para garantizar el cumplimiento de la reglamentación ambiental en las unidades del Servicio Guardacostas y para responder al daño accidental al medio ambiente resultante de las contingencias. En la mencionada publicación pueden encontrarse más de treinta áreas de impacto ambiental y los programas del Servicio Guardacostas para administrar e inspeccionar dichas áreas. Véase el punto A.17.a de esta sección para información de referencia.

A.2. Fundamentos de la aplicación de las leyes

El USCG y el Organismo de Protección Ambiental (EPA) comparten la responsabilidad de llevar a cabo y hacer cumplir las inspecciones de las instalaciones y equipos especificados en la FWPCA. El factor determinante es establecer si la instalación se relaciona o no con el transporte, si pertenece a la jurisdicción del USCG o si está reglamentada por el EPA. El USCG reglamentará las instalaciones vinculadas al transporte, por ejemplo aquellas relacionadas con las tuberías del buque y otros medios de transporte. El EPA reglamentará e inspeccionará las instalaciones que perforan, producen, recogen, almacenan, procesan, refinan, distribuyen *in situ* o consumen hidrocarburos o sustancias peligrosas.

A.3. Especialistas en protección ambiental

Los Especialistas en Protección Ambiental (EPS) son expertos en los requisitos legales y procesales que se establecen en la reglamentación ambiental federal, estadual y local con carácter obligatorio. Su misión es ayudar a las estaciones locales del Servicio Guardacostas a gestionar los programas de cumplimiento ambiental, al mantener actualizados los conocimientos sobre legislación ambiental federal, estadual y local.

Los EPS cuentan con experiencia en reglamentación relativa al cumplimiento y a la administración de desechos peligrosos y normas de la Administración de Salud y Seguridad Laborales (*Occupational Safety and Health Administration*) (OSHA). Además, están capacitados para realizar la limpieza de derrames u operaciones con desechos peligrosos.



Abordaje de buques

A.4. Motivos para el abordaje

Las razones fundamentales para abordar buques son:

- la aplicación de las leyes marítimas estadounidenses, especialmente aquellas relacionadas con la seguridad marítima, drogas, aduana, pesca y migraciones; y
- la educación de los navegantes sobre las prácticas adecuadas y seguras relacionadas con la operación de buques.

A.5. Minimización del impacto

Los abordajes se realizan en forma exhaustiva pero rápida, para interferir lo menos posible con los viajes lícitos. Si hay muchas posibilidades de detectar una conducta ilegal o si es necesario incrementar la frecuencia de los abordajes en un área determinada o respecto de ciertos tipos de buques, el posible impacto negativo sobre el comercio marítimo o la hostilidad potencial de los navegantes deportivos no será un factor significativo para decidir un abordaje. Sin embargo, en otras circunstancias, dichas repercusiones se consideran de manera cuidadosa. Ambos grupos poseen intereses legítimos relacionados con el uso de los océanos y vías navegables. El apoyo continuo de estos grupos es importante para la eficacia futura de la aplicación de las leyes por parte del Servicio Guardacostas de los Estados Unidos y para otras operaciones.

A.6. Conducta del personal

El personal de abordaje debe fomentar una imagen positiva del servicio, a través de la competencia, conducta profesional y apariencia excepcionales.

A.7. Equipos de abordaje

Los Comandantes/Oficiales a Cargo (CO/OIC) son responsables de garantizar que el personal policial a su cargo esté capacitado, equipado y motivado adecuadamente para realizar sus tareas. El equipo de abordaje está compuesto por un oficial de abordaje y personal policial calificado. Según el criterio del CO/OIC, el personal no calificado del Servicio Guardacostas (por ejemplo, el primer grupo en abordar del equipo de abordaje, cadetes, personal de máquinas) tal vez acompañen al equipo de abordaje para fines de asistencia y capacitación, pero no pueden realizar actividades policiales.

A.7.a. Oficial de abordaje

El oficial de abordaje está a cargo del equipo de abordaje, bajo la supervisión del CO/OIC, y es responsable de que el procedimiento se realice en forma adecuada.

A.7.b. Miembros calificados del equipo de abordaje

Es posible que los miembros calificados del equipo policial sean parte del personal del Servicio Guardacostas o de otra dependencia gubernamental federal, estadual o local.



A.7.c. Otros organismos de aplicación de las leyes

Si el personal de otros organismos federales, estatales o locales participa en los abordajes, debe comprometerse por adelantado a seguir las directivas del oficial de abordaje y a cumplir con la política del USCG sobre el uso de la fuerza. En determinadas circunstancias, esta política podría dejarse de lado, con el consentimiento de la autoridad máxima.

A.7.d. Calificaciones del equipo de abordaje

Los oficiales de abordaje deben cumplir con los siguientes criterios:

- Ser suboficial, oficial de garantías u oficial del Servicio Guardacostas.
- Cumplir con los requisitos establecidos en *las Normas de Calificación para el Personal del Equipo de Abordaje/Oficial de Abordaje (PQS)*, COMDTINST M16247.3 (series).
- Estar autorizado a portar un arma de defensa personal
- Estar designado por escrito.

Los miembros del personal no enrolado del Servicio Guardacostas quizás no sean oficiales de abordaje, pero pueden ser parte del equipo de abordaje bajo la supervisión de un oficial de abordaje calificado. Para ser miembro del equipo de abordaje, se debe cumplir con todos los criterios mencionados anteriormente, con excepción del primero.

A.7.e. Tamaño del equipo de abordaje

Los equipos de abordaje están compuestos por dos personas calificadas, como mínimo, una de las cuales debe ser un oficial de abordaje calificado. En determinados casos, se podrá designar un equipo de abordaje con mayor cantidad de miembros. Entre los factores que se consideran al realizar estas determinaciones figuran:

- sospecha de actividad criminal,
- tamaño y estado del buque,
- número calculado de personas a bordo,
- actividad del buque que se examina o reglamenta, y
- experiencia reciente en el área de operaciones.

Si no se cuenta con suficiente personal de abordaje calificado para efectuar el procedimiento de manera segura, se debe considerar lo siguiente:

- posponer el abordaje y convocar a más personal; o
 - postergar el abordaje y escoltar la embarcación a un sitio en el que el abordaje pueda realizarse en forma segura.
-



**A.8.
Actividades
previas al
abordaje**

Existe una política sobre actividades previas al abordaje para determinar si se debe abordar un buque o no. La decisión se toma de la siguiente manera:

- se consulta sobre el derecho de aproximación,
- se realizan interrogatorios previos al abordaje,
- se determinan facultades y jurisdicción, y
- se lleva a cabo una evaluación del riesgo-beneficio.

**A.8.a.
Interrogatorio sobre
derecho de
aproximación**

De conformidad con la legislación internacional, los buques de guerra, aeronaves militares u otras embarcaciones debidamente autorizadas pueden aproximarse a cualquier embarcación en aguas internacionales, salvo a otra nave de guerra o gubernamental en servicio no comercial, para verificar su nacionalidad. La unidad debe realizar el interrogatorio sobre el derecho de aproximación que se detalla en la *Parte I* de la lista de verificación policial, para determinar la nacionalidad del buque.





A.8.b.
Interrogatorio
previo al
abordaje

Los guardacostas, embarcaciones y buques del USCG realizan el interrogatorio previo al abordaje, de conformidad con el Control Táctico (TACON) del Servicio Guardacostas de los Estados Unidos, con el fin de obtener información específica sobre el cumplimiento de la ley. Si las unidades planean realizar acciones policiales, de ser viable, realizan el interrogatorio previo al abordaje que figura en la *Parte I* de la lista de verificación policial. En lugar de interrogar al capitán sobre armamentos durante el abordaje previo, los equipos de abordaje realizan las preguntas durante el procedimiento. De ser factible, las unidades que prevean una acción policial, llevan a cabo una verificación de la base de datos de inteligencia respecto del buque y del capitán.

A.8.c. Facultades
y jurisdicción

Las unidades del USCG determinan si tienen facultades y jurisdicción antes de llevar a cabo un abordaje o una acción policial de seguimiento. Además, las unidades del USCG deben cumplir con la política interna que tal vez restrinja el ejercicio de las facultades y jurisdicción, sin obtener antes una Declaración de no Objeción (SNO) otorgada por una autoridad superior del Servicio. Estos controles internos permiten a las autoridades superiores consultar con otros organismos y considerar factores no operativos, en caso de ser necesario.

A.8.d.
Evaluación
riesgo-beneficio

Dado el número limitado de recursos policiales, el USCG no puede abordar todos los buques y, por lo tanto, deben tomarse decisiones operativas sobre costos y beneficios. Ya que no se pueden contemplar todas las contingencias posibles, al decidir iniciar un abordaje se toman en cuenta los siguientes factores:

- Seguridad del personal y de los bienes.
- Posibilidad de detectar conductas ilícitas.
- Impacto en el comercio marítimo y en la navegación deportiva.

El USCG trata de cerciorarse de que su personal y recursos, las personas y bienes involucrados en las acciones policiales y todos aquellos que se encuentran en el lugar no corran riesgos indebidos lesiones o pérdidas.

**A.9.
Procedimientos
de abordaje**

Se han elaborado procedimientos y tácticas de abordaje explícitas y pautas detalladas para cerciorarse de que los abordajes se realicen en forma segura y eficaz.

A.9.a.
Inspecciones de
buques

La inspección de buques es un proceso sistemático que se realiza para asegurar el cumplimiento de la reglamentación gubernamental relativa a:

- seguridad de buques,
- pesquerías, y
- seguridad marina.



NOTA

Si durante una inspección de un buque se encuentran pruebas de actividad criminal (por ejemplo, se descubre contrabando en la mesa de cartas náuticas al verificar las publicaciones requeridas en el puente), se llevará a cabo una investigación penal.

A.9.b. Detención y liberación de personas y bienes

El Servicio Guardacostas puede detener embarcaciones, personas a bordo y bienes conexos, en el mar o en tierra, durante un plazo razonablemente necesario para:

- finalizar una investigación por violación de la ley (incluso entrevistas a sospechosos y testigos);
 - garantizar la seguridad de las personas y los bienes;
 - realizar otras acciones policiales (por ejemplo, la incautación de la captura de un pesquero); y
 - aplicar las leyes cuando una nave, persona o bien está sujeto a una sanción más severa (por ejemplo., buque confiscado o persona detenida).
-



Controles aéreos

A.10. Patrullaje aéreo

Las aeronaves actúan como multiplicadores de fuerzas para las unidades de patrullaje de superficie. Con sus equipos de vigilancia y velocidad, las aeronaves pueden rastrear áreas más grandes que las embarcaciones, guardacostas o buques. Los objetivos básicos de las aeronaves que participan en misiones antinarcóticos y en Operaciones de Intercepción de Extranjeros/ Migrantes (AMIO) son localizar y supervisar los movimientos de los Objetivos de Interés (TOI). Entre otros objetivos figuran el interrogatorio de buques, el reestablecimiento del TOI y la creación de un disuasivo visible contra actividades ilícitas.

A.11. Pautas de seguridad de vuelo

El personal del USCG lleva a cabo el control aéreo, de conformidad con las siguientes pautas de seguridad de vuelo:

- Reducir el conflicto con el uso de aeronaves es apremiante para cada una de las salidas dispuestas en respaldo de una misión de operaciones policiales.
- Asignar una sola aeronave por vez para patrullar un área determinada.
- Las altitudes de las aeronaves se escalonan, como mínimo, cada 76,2 metros en áreas adyacentes de búsqueda.
- Si dos aeronaves operan dentro de una misma área de búsqueda, las altitudes se escalonan, como mínimo, cada 152,4 metros.
- Todas las aeronaves conocen la presencia de otras cercanas.
- Se debe tener sumo cuidado al planificar las patrullas aéreas, para garantizar la seguridad del vuelo.

A.12. Velocidad máxima de alcance y de autonomía

Las velocidades máximas de alcance se utilizan para permitir que las aeronaves cubran el área más extensa posible. Son velocidades mayores a las utilizadas para la autonomía máxima. Se usa el perfil de vuelo de autonomía máxima cuando se desea cubrir áreas pequeñas en el mayor tiempo posible, por ejemplo, al realizar un patrullaje de barrera en un área limitada del océano o al continuar la vigilancia de un TOI.

A.13. Requisitos del FAA

De conformidad con las normas del Organismo Federal de la Aviación (*Federal Aviation Agency*) (FAA), deben utilizarse las luces de navegación (de aviones) y solamente deben apagarse en circunstancias urgentes y con el consentimiento del comandante de la aeronave. Además, ésta debe permanecer entre el objetivo y el sol o la luna, para minimizar la contradetección visual.

A.14. Informe previo al vuelo

Según las políticas permanentes del Servicio Guardacostas y de la Armada, se exige un informe previo al vuelo para los helicópteros desplegados desde un guardacostas u otra embarcación. Estos informes constituyen una oportunidad ideal para coordinar las tácticas entre la aeronave, la unidad anfitriona y otras Unidades Policiales (LEU) en las cercanías.



A.15. Vuelo de reconocimiento

Antes de que la unidad de superficie llegue a un área nueva, a menudo resulta eficaz realizar un vuelo de reconocimiento de la región. Este vuelo se diseña para obtener una perspectiva general de los patrones del tráfico de buques y concentración de actividades de embarcaciones en la nueva área de patrullaje de la LEU.

Las pautas generales son:

- El vuelo debe realizarse 24 a 48 horas antes de la llegada de la LEU.
- Las anchuras de barrido deben ser lo suficientemente amplias para garantizar la cobertura del 50 al 75%, como mínimo, del área de patrullaje de la LEU

- La aeronave de patrullaje debe permanecer encubierta.

A.16. Patrullajes de superficie y aéreos

El principio rector para coordinar los patrullajes de superficie y aéreos consiste en hacer volar la aeronave entre la LEU y la fuente de amenaza. Al divisarse los objetivos, la LEU puede seleccionar los que sean más adecuados para interceptar. Los patrullajes aéreos deben realizarse lo más cerca posible de la unidad de superficie, para que la intercepción se realice en forma oportuna, es decir, en unas pocas horas. Las patrullas aéreas efectuadas detrás del guardacostas u otra embarcación requieren que la LEU persiga un buque para capturar los TOI (objetivos de interés) avistados

A.17. Referencias

En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

<p>A.17.a. Publicación del Comandante (USCG) P5090.1A, <i>Guía ambiental para el jefe</i></p>	<p>http://www.uscg.mil/systems/gse/co%27s%20guide.doc Acceso a copia electrónica de la COMDTPUB P5090.1A.</p>
---	---



Sección B. Derecho internacional

Introducción

El derecho internacional surge de tratados y de ciertas tradiciones históricas comunes a las naciones. Algunos de los conceptos definidos en el derecho internacional pueden restringir o ampliar las facultades de los oficiales de abordaje. Para informar adecuadamente al equipo sobre el alcance de sus facultades, es importante que el oficial de abordaje comprenda los siguientes conceptos:

- Paso inocente y no inocente.
- Fuerza mayor.
- Persecución intensa.
- Presencia positiva.
- Derecho de visita.
- Jurisdicción.
- Nacionalidad de buques.
- Tipos y sitios dentro de la jurisdicción.
- Personas exceptuadas.

B.1. Paso inocente

El paso inocente es una doctrina internacional y se define como el derecho de un buque de transitar sin interferencias al entrar o navegar en el mar territorial extranjero o al salir de él..

“Paso” significa una travesía continua y expedita dentro del mar territorial, pero puede incluir el fondeo en el curso de una navegación. El paso es inocente siempre que no sea perjudicial para la paz, el buen orden ni la seguridad del estado costero.

NOTA

Se supone que los buques son inocentes y no necesitan el permiso de un estado costero para ingresar en el mar territorial.
--

A continuación se describen dos ejemplos de paso inocente:

- Un buque de carga canadiense se encuentra a tres millas de la costa norte de Cuba con rumbo norte. La embarcación transita por el Canal *Old Bahama*.
- Un buque tanque cubano se encuentra al sur de Venezuela. A dos millas de Haití, la embarcación navega a través del Paso de Barlovento.



B.2. Paso no inocente

El paso se considera no inocente cuando la embarcación:

- utiliza la fuerza contra el estado costero o amenaza con hacerlo.
- realiza ejercicios o prácticas con armas.
- reúne información para perjudicar la defensa o seguridad del estado costero.
- comete cualquier acto de propaganda, con el objetivo de afectar la defensa o seguridad del estado costero.
- hace despegar o aterrizar o recibe a bordo una aeronave.
- lanza, hace aterrizar o recibe a bordo cualquier dispositivo militar.
- embarca o desembarca cualquier producto, moneda o persona en contra de las leyes de Aduanas, Inmigración, Sanitarias y Fiscales (FSIC) del estado costero.
- causa contaminación grave o deliberada.
- realiza actividades pesqueras.
- lleva a cabo actividades de investigación o relevamiento.
- comete cualquier acto conducente a interferir con los sistemas de comunicación o con cualquier otra instalación del estado costero.
- lleva a cabo cualquier actividad que no tenga relación directa con el paso.

El siguiente es un ejemplo de paso no inocente:

- Si un buque de investigación de bandera panameña realiza una investigación oceanográfica a 1,5 millas náuticas de la costa estadounidense, sin permiso de ese país, no se considera paso inocente.

Este ejemplo es de paso no inocente, dado que la embarcación efectúa una actividad considerada perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de los Estados Unidos.

B.3. Fuerza mayor

El principio de fuerza mayor implica que un buque obligado a ingresar en aguas del estado costero por una emergencia, tanto por razones naturales como artificiales, por lo general no está sujeto a la jurisdicción del estado costero durante un plazo razonable y necesario para solucionar la situación. Sin embargo, es posible que el estado costero verifique si existe fuerza mayor al abordar el buque.

A continuación figura un ejemplo de fuerza mayor:

- Un buque canadiense con destino a las Bahamas se dirige hacia un huracán. Busca refugio en la Bahía de Chesapeake.



B.3.a. Restricciones jurisdiccionales por fuerza mayor Una embarcación está exenta de todas las acciones de aplicación de las leyes del estado costero que surjan inevitablemente de su ingreso por una situación de peligro, salvo que el estado de abanderamiento de la nave renuncie a esa condición o se trate de una falsa alarma.

B.3.b. Anulación de la declaración de fuerza mayor La declaración del estado de fuerza mayor de un buque será nula si:

- la nave está cerca de las aguas territoriales con la intención de violar la legislación nacional. (Ejemplo: Un buque de Slombovia se encuentra frente a las costas de Jamaica para descargar narcóticos. Debe dirigirse al puerto de la Bahía de Montego para evitar una gran tormenta.); o
- el buque viola la legislación nacional después de ingresar en el mar territorial. (Ejemplo: un buque de Slombovia, con pérdida parcial de su planta propulsora, ingresa en la Bahía de Chesapeake y bombea sus sentinas oleosas.)

B.4. Persecución intensa

La persecución intensa permite al estado costero preservar su jurisdicción para llevar a cabo acciones policiales contra un buque de bandera extranjera que escapa fuera de los límites jurisdiccionales normales, después de haber cometido una violación de la legislación del estado costero. La persecución intensa puede comenzarse en cualquier zona costera bajo jurisdicción, pero solamente por una violación de la legislación aplicable en esa zona. El derecho de persecución intensa sólo lo pueden ejercer las naves de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves identificados con claridad y al servicio del gobierno.

B.4.a. Iniciar una persecución intensa

Para comenzar una persecución intensa deben seguirse los siguientes criterios:

- Se sospecha que un buque extranjero ha violado la legislación aplicable en
 - La embarcación o aeronave policial realiza señales visuales o auditivas para que el buque se detenga, mientras se encuentra en la zona costera bajo jurisdicción pertinente (según el derecho internacional, la comunicación por radio únicamente no cumple con este requisito previo).
 - La persecución se inicia mientras la nave extranjera se encuentra dentro de la zona costera bajo jurisdicción correspondiente.
 - La embarcación huye de las aguas jurisdiccionales.
 - La persecución es continua en forma visual o por radar. (Si la persecución se pasa a otra LEU, la identificación de la embarcación debe ser fehaciente).
 - El buque no ingresa en el mar territorial de otra nación.
-



B.4.b.
Ejemplo

- Un pesquero de Slombovia ubicado a dos millas de la costa de Perú se encuentra pescando en forma ilegal. Una embarcación de patrullaje peruana realiza señales visuales y auditivas al buque para que se detenga; luego, comienza la persecución, dado que se dirige a alta mar. Un helicóptero peruano se une a la persecución y la embarcación de patrullaje le informa la descripción, rumbo y velocidad del pesquero. El helicóptero identifica fehacientemente al buque, mientras la embarcación de patrullaje mantiene contacto. Esta última finaliza la persecución y la continúa el helicóptero. Una fragata peruana en las cercanías recibe del helicóptero la descripción, rumbo y velocidad del pesquero y procede a interceptar. La fragata se ubica a veinte millas de la costa, identifica al buque mientras el helicóptero mantiene contacto, intercepta la embarcación y la detiene. Luego, la fragata aborda el buque y lo detiene por violaciones a la legislación peruana.

Esta situación constituye una persecución intensa, aunque se haya efectuado con tres unidades distintas. Cada una realizó una identificación fehaciente y nunca perdió contacto con el buque.

B.4.c. Ejemplo de
pérdida de la
persecución intensa

- Un pesquero de Slombovia se encuentra en el Paso de Barlovento con rumbo norte, a dos millas de la costa de Haití. La embarcación fue sorprendida realizando descargas de narcóticos. Una nave del Servicio Guardacostas de Haití inicia la persecución intensa del pesquero cuando éste abandona las aguas de Haití y se dirige hacia aguas cubanas. La embarcación del Servicio Guardacostas de Haití pierde contacto visual, pero mantiene contacto por radar. El pesquero ingresa en aguas territoriales de Cuba.

La persecución intensa finaliza porque el pesquero ingresa en aguas territoriales de otra nación.

**B.5. Presencia
positiva**

La doctrina de la presencia positiva permite a un estado costero ejercer jurisdicción sobre una embarcación de bandera extranjera que no se encuentra en las aguas del estado costero, pero que actúa conjuntamente con otra (buque de contacto) o con una aeronave y violan la legislación del estado costero en aguas dentro de su jurisdicción. El buque nodriza permanece fuera de las aguas jurisdiccionales de la nación, mientras que otros hacen contacto con él, por lo general con fines de contrabando. Luego, la nave de contacto entra en aguas jurisdiccionales de esa nación y se la aborda y captura. El estado costero también puede ejercer jurisdicción sobre la embarcación nodriza, dado que tuvo presencia positiva en la misma zona de jurisdicción del estado costero que el buque de contacto.



NOTA

Es indispensable que se haya establecido una conexión real entre el buque de contacto y el nodriza para ubicar la nave nodriza en forma positiva en las aguas del país.

B.5.a. Ejemplo de presencia positiva

• Un buque de Slombovia se encuentra a la deriva a trece millas de la costa de Puerto Rico con un cargamento de mariguana. Durante la noche, varias embarcaciones rápidas provenientes de San Juan se encuentran con esta nave, para transferir su carga a camiones que esperan en la playa. Mientras descargan, una embarcación de patrullaje y un guardacostas del USCG llegan al lugar. La primera de estas unidades detiene a uno de los buques de contacto cargado con mariguana en aguas territoriales estadounidenses. La tripulación del buque de contacto declara estar utilizando la embarcación de Slombovia como buque nodriza. Sin pedir consentimiento de Slombovia, el guardacostas aborda el buque de dicha nacionalidad por encontrarse en el mar territorial de los EE.UU. Ambas embarcaciones son capturadas y la tripulación queda arrestada.

B.5.b. Persecución intensa y buques nodrizas

Dado que la doctrina de presencia positiva conceptualmente se extiende a las zonas costeras bajo jurisdicción de la nación alrededor del buque nodriza, las embarcaciones policiales pueden realizar la persecución intensa de la nave nodriza si huye del lugar, siempre que la jurisdicción se haya determinado correctamente respecto del buque de contacto.

B.6. Derecho de visita

El derecho de visita permite a las naves de guerra abordar otros buques (excepto otras naves de guerra) en alta mar que estén bajo sospecha de:

- no tener nacionalidad,
- tener la misma nacionalidad que el buque de guerra,
- estar dedicados a la piratería,
- estar implicados en asuntos de esclavitud,
- realizar transmisiones de radio o televisión no autorizadas.

NOTA

Las últimas tres actividades enumeradas se consideran delitos universales, sujetos a la jurisdicción de cualquier nación.

B.6.a. Objetivo

El único propósito del derecho de visita es aclarar la sospecha de un buque de guerra, en el sentido de que una nave realiza alguna de las actividades antes mencionadas. Una vez que el equipo de abordaje ha finalizado la investigación, debe abandonar el buque, obtener el consentimiento del capitán para permanecer a bordo o, si se descubre alguna actividad inusual, notificar al jefe de operaciones para recibir directivas.



ADVERTENCIA !

Al ejercer el derecho de visita, tal vez está tratando con un buque extranjero. Debe mantener informado a su jefe de operaciones respecto de todas sus actividades

B.6.b. Ejemplos del derecho de visita

- Una embarcación de Slombovia que patrulla los Estrechos de Yucatán comienza a interceptar un contacto por radar no identificado. La embarcación de patrullaje se acerca a unos 180 metros de la nave y detecta que no existen señales identificatorias de la nacionalidad del buque y que, además, no enarbola una bandera. El capitán no responde a las llamadas por radio de la embarcación de patrullaje. Se envía un equipo de abordaje para subir a bordo. El equipo determina, a partir de los documentos del buque y de los dichos del capitán, que la nave está registrada en Slombovia. El equipo aplica al buque las leyes de Slombovia.
- La embarcación de patrullaje de Slombovia se aproxima a otro buque que no enarbola pabellón. Se determina por radio que esta nave pertenece al registro dinamarqués. La embarcación de patrullaje, satisfecha con la nacionalidad declarada del buque, se retira del lugar.

B.7. Jurisdicción

La jurisdicción es el derecho de ejercer la autoridad legal. Para establecer la jurisdicción deben existir los tres elementos que conforman el “triángulo de jurisdicción”, a saber:

- Ubicación – área geográfica en la que se pueden ejercer las facultades de aplicación de las leyes.
- Persona-embarcación – personas o embarcaciones sujetas a la autoridad policial.
- Delito-actividad – violación de la legislación aplicable.

La siguiente ilustración muestra cómo se utilizan los tres elementos para formar el triángulo jurisdiccional. Si alguno de los lados del triángulo no está presente, no existe jurisdicción.



Referencias: *Federal:* Federal. - *Person/Vessel:* Persona/Embarcación. – *Location:* Ubicación. – *Offense/Activity:* Delito/Actividad.

B.8. Nacionalidad de los buques

Cada estado determina las condiciones para otorgar su nacionalidad a los buques.

Es una embarcación:

B.8.a. Embarcación de un país

- registrada en ese país;
- que posee otros documentos oficiales, como por ejemplo un certificado estadual de números, o
- es propiedad total o parcial de un ciudadano de ese país y no está registrada legalmente en otro.

Es aquel que:

B.8.b. Buque extranjero

- no es de ese país,
- está legalmente registrado de conformidad con las leyes de otra nación y declara la nacionalidad de ese país.

Es aquel que no tiene derecho de enarbolar la bandera de ninguna nación.

B.8.c. Buque sin nacionalidad

Ejemplo: un crucero cabinado de 15,84 metros sin pabellón enarbolado, que no muestra puerto de registro ni números oficiales en el casco. El capitán no declara país de registro.

NOTA

Un buque sin nacionalidad está sujeto a la jurisdicción de todos los países.



B.8.d. Buque asimilado a otro sin nacionalidad

Un buque asimilado a otro sin nacionalidad recibe el trato de una embarcación sin nacionalidad por una declaración falsa o conflictiva de nacionalidad.

Ejemplo: un buque declara matrícula francesa, pero el gobierno de Francia niega que esté registrado allí.

Ejemplo: una nave declara registro en el Reino Unido, enarbola bandera japonesa y en la popa figura “Nueva York” como puerto de registro.

B.9. Sitios dentro de la jurisdicción

Se definen mediante los siguientes términos:

- Aguas interiores.
- Línea base del mar territorial.
- Mar territorial.
- Zona adyacente.
- Zona económica exclusiva.
- Alta mar.
- Aguas territoriales extranjeras.

B.9.a. Aguas interiores

Son las aguas hacia la costa desde la línea base.

B.9.b. Línea base del mar territorial

Generalmente es la marca de bajamar a lo largo de la costa.

B.9.c. Mar territorial

Es el área que se extiende desde la línea base hasta una línea paralela a las 12 millas náuticas, como máximo, hacia el mar desde la línea base.

B.9.d. Zona adyacente

Es el área que se extiende hasta las 12 millas náuticas, como máximo, desde el límite exterior del mar territorial.

B.9.e. Zona económica exclusiva

La Zona Económica Exclusiva (ZEE) es el área que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas, como máximo, desde la línea base.

B.9.f. Alta mar

Son las aguas que se extienden hacia el mar territorial de una nación hasta el mar territorial de otra nación.

NOTA

Si una nación establece una ZEE, la alta mar se extiende hacia la ZEE.



B.9.g. Aguas territoriales extranjeras	Son las aguas del mar territorial y las aguas interiores de otra nación.
--	--

B.10. Tipos de jurisdicción	Existen tres tipos de jurisdicción: <ul style="list-style-type: none">• sobre embarcaciones sin nacionalidad.• sobre buques asimilados a otra nave sin nacionalidad.• sobre buques extranjeros.
------------------------------------	---

B.10.a. Jurisdicción sobre buques sin nacionalidad	Los buques sin nacionalidad están sujetos a vuestra jurisdicción. Es posible abordarlos y capturarlos en cualquier sitio, salvo en aguas territoriales extranjeras. La excepción es que, tal vez, un país extranjero pueda consentir la acción policial sobre un buque sin nacionalidad en sus aguas.
--	---

B.10.b. Jurisdicción sobre buques asimilados a uno sin nacionalidad	Se aplican las mismas normas relativas a los buques sin nacionalidad.
---	---

B.10.c. Jurisdicción sobre buques extranjeros	Según su ubicación y actividad, es posible que las naves extranjeras estén sujetas a vuestra jurisdicción. Sin embargo, los buques de guerra extranjeros y los no mercantes pertenecientes a un gobierno extranjero están exceptuados de dicha jurisdicción.
---	--

B.10.c.1. Buques extranjeros en aguas interiores	Los buques extranjeros en vuestras aguas interiores están sujetos a vuestra jurisdicción. Sin embargo, están exceptuados los que se encuentran en vuestras aguas interiores por fuerza mayor.
--	---

B.10.c.2. Buques extranjeros en mar territorial	Los buques extranjeros en vuestro mar territorial están sujetos a la legislación aplicada según sus términos específicos. Las excepciones a esta regla son paso inocente, paso en tránsito, asistencia para entrada, doctrina de paz en el puerto y fuerza mayor.
---	---

B.10.c.3. Buques extranjeros en la ZEE (0-200 mn)	Los buques extranjeros en vuestra ZEE están sujetos a vuestra jurisdicción para evitar violaciones de las leyes pesqueras y de otras destinadas a proteger los recursos naturales.
---	--



B.10.c.4. Buques extranjeros en alta mar fuera de la ZEE (más allá de las 200 mn)

No están sujetos a vuestra jurisdicción, excepto los:

- Buques extranjeros que han violado vuestra legislación en aguas sobre las que vuestro país tiene jurisdicción, pero que han escapado. Tal vez estén sujetos a vuestra jurisdicción a través de las doctrinas del derecho internacional sobre persecución intensa o presencia positiva.
- Naves extranjeras en alta mar dedicadas a la piratería, comercio de esclavos o difusiones de radio o televisión no autorizadas. Es posible que estén sujetas a vuestra jurisdicción.
- Embarcaciones extranjeras en alta mar. Quizás estén sujetas a vuestra jurisdicción restringida, de conformidad con la doctrina del derecho internacional sobre el derecho de visita.
- Buques extranjeros en alta mar. Tal vez estén sujetos a vuestra jurisdicción, de conformidad con un “arreglo especial” (el estado de abanderamiento prueba vuestra jurisdicción).

NOTA

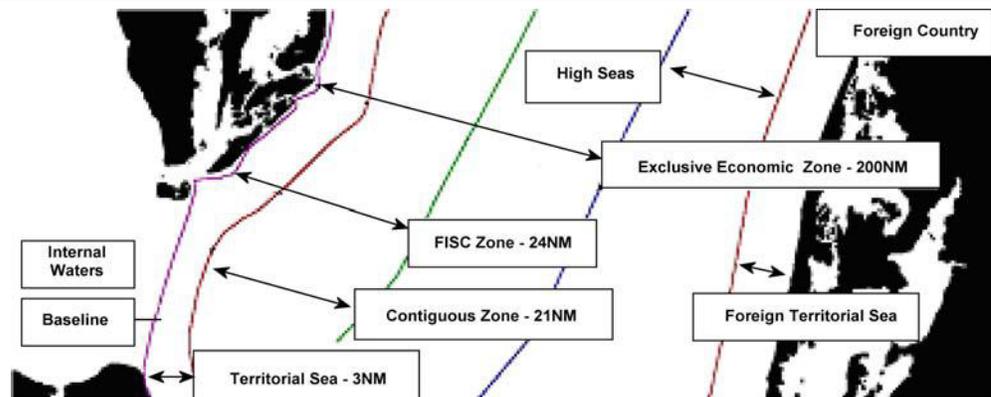
Las cuatro excepciones también rigen en vuestra zona adyacente y en la ZEE.

B.10.c.5. Buques extranjeros en aguas territoriales extranjeras

No están sujetos a vuestra jurisdicción, pero tal vez lo estén si lo autoriza el gobierno extranjero en cuyas aguas se encuentra el buque.

B.10.d. Aguas internacionales

Comprenden todas las aguas hacia el mar territorial, incluida la ZEE, alta mar y la zona adyacente (hacia el mar territorial).



Referencias: *Internal waters:* aguas interiores- *Baseline:* línea base- *Territorial sea:* mar territorial- *Contiguous zone:* zona adyacente- *FISC Zone (Fleet & Industrial Supply Center):* Zona FISC (Centro de Suministros Industriales y Flotas)- *High seas:* alta mar- *Exclusive Economic Zone:* Zona Económica Exclusiva- *Foreign Territorial sea:* mar territorial extranjero- *Foreign country:* país extranjero- *NM:* mn



**B.11. Personas
exceptuadas de
vuestra
autoridad**

Queda exceptuado de vuestra autoridad todo ciudadano extranjero cuya condición diplomática sea reconocida por vuestro país y a quien se le haya dado inmunidad. Las personas eximidas deberán poseer:

- Tarjeta de identificación diplomática (borde azul); o
- Tarjeta de identificación consular (borde rojo); o
- Tarjeta de identificación oficial (borde verde).

La información consignada en el reverso de la tarjeta señala las características de la inmunidad de esa persona. Se puede usar el número de teléfono, también en el reverso, para ayudar a determinar la condición del individuo.
